



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 065/2007 ocurrido el 29.12.2007

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 065/2007
OCURRIDO EL DÍA 29.12.2007



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 065/2007 ocurrido el 29.12.2007*

Informe definitivo

1. ANTECEDENTES

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó a la C.I.A.F. a través de mensaje de telefonía móvil a las 23:33 h del pasado día 29 de diciembre, que se había producido el arrollamiento de una persona, resultando fallecida, en el apeadero de Abaroa-San Miguel, situado en el punto kilométrico 241,860 de la línea 700 Intermodal Abando Ind. Prieto-Casetas, en la provincia de Vizcaya, perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif.

El Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General aprobado por el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio (B.O.E. nº 162 de 07.07.07), en su artículo 21 asigna la competencia para la investigación de accidentes ferroviarios a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

De conformidad con el artículo 23.1 del mencionado Reglamento, el 11 de diciembre de 2007, el presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios designó como técnico investigador responsable de la Secretaría de la Comisión a :

- Un técnico integrado en la Secretaría de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

Integrándose en el equipo investigador con

- El Responsable de Seguridad de ADIF en la zona Norte quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la circulación de ADIF, entregó su informe particular del accidente el 21.01.08.
- El Responsable de Seguridad de RENFE Operadora quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de RENFE Operadora, entregó su informe particular del accidente el 15.02.08.

INECO S.A., empresa pública, en el marco del Acuerdo para la Encomienda de Gestión para la investigación de accidentes ferroviarios, suscrito con la Dirección General de Ferrocarriles en marzo de 2008, ha realizado trabajos de apoyo en la investigación de este accidente al Técnico Responsable de la misma.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 065/2007 ocurrido el 29.12.2007*

Informe definitivo

2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: Apeadero de Abaroa-San Miguel, P.K. 241,860

Línea: 700 Intermodal Abando Ind. Prieto-Casetas

Trayecto: Orduña-Bilbao

Municipio: Bidebieta

Provincia: Vizcaya

Día / Hora: 29.12.07./ 22:42

Tipo de bloqueo: Bloqueo Automático Banalizado con Control de Tráfico Centralizado

3. RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con la Orden Circular del 3/2004, el administrador de la infraestructura a través del Delegado territorial realizó la recogida de los datos básicos del accidente.

Según lo dispuesto en el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General y en la Orden Circular 3/2004, una vez finalizada la investigación del accidente, el administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria elaboraron su informe particular sobre el mismo que fue remitido al Técnico responsable de la Secretaría de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios según se menciona en el apartado primero del presente informe.

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe particular de Adif, que incluye la recogida de datos del accidente y que además es concordante con el informe particular de Renfe Operadora, los datos fueron los siguientes:

3.1 HECHOS

El tren de mercancías nº 50565; de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, compuesto por la locomotora 269266-3 y 19 vehículos con masa remolcada de 831 toneladas, a su entrada por la vía 1 del apeadero de Abaroa-San Miguel, P.K. 241,860, de la línea 700 Intermodal Abando Ind. Prieto-Casetas; arrolla a una persona que cruzaba las vías, desde el andén dos al uno, por el lado derecho en sentido de la marcha del tren, después de haberse bajado del tren de Cercanías 26712 en el andén 2.

Como consecuencia del arrollamiento resultó fallecida:

Una mujer de 16 años.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 065/2007 ocurrido el 29.12.2007

Informe definitivo

3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

3.2.1 Por parte de Renfe Operadora:

El maquinista principal del tren 50565

Matrícula: 8869604

Jornada laboral efectiva el día del accidente: 2 horas y 27 minutos (1 hora y 32 minutos de conducción)

Jornada laboral 24 horas anteriores: 6 horas y 36 minutos (3 horas y 5 minutos de conducción)

Jornada laboral 48 horas anteriores: Descanso.

3.3 DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños ni en el material motor ni en las instalaciones.

3.4 MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista, una vez que se percata de la presencia de un grupo de jóvenes que cruzan la vía, aplica el freno de urgencia pero no puede evitar el arrollamiento de la víctima.

Una vez que el tren se detiene, informa del suceso al Jefe del Centro de Tráfico Centralizado del Puesto de Mando de Bilbao, y posteriormente baja de la locomotora para prestar auxilio.

El Puesto de Mando informa a Seguridad Corporativa y Protección Civil de Adif, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Norte de Adif, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Norte de Renfe Operadora, Operador de Media Distancia, Jefatura Técnica de Operaciones de Irún y medios sanitarios.

El cuerpo policial se persona en el lugar de los hechos y comprueba que la víctima se encuentra debajo del tren; por su parte los servicios sanitarios certifican la muerte de la víctima.

A las 23:45 horas, el Juez de Guardia y el Forense se personan en el lugar del accidente.

A las 23:55 horas se autoriza la circulación por la vía 2 a paso de hombre.

Se realiza la prueba de alcoholemia al maquinista, con resultado negativo (0,00 mg/ml).

A las 00:15 horas, el juez y el médico forense ordenan la retirada del cadáver, reanudándose la marcha del tren de mercancías 50565.

3.5 PERTURBACIONES DE TRÁFICO

La incidencia tuvo una duración de 109 minutos, desde las 22:42 hasta las 00:25 horas.

Se vieron afectadas las siguientes circulaciones:



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 065/2007 ocurrido el 29.12.2007

Informe definitivo

2 trenes de mercancías (incluido el implicado en el suceso) sufrieron un total de 203 minutos de retraso.

5 trenes de Cercanías sufrieron un total de 110 minutos de retraso.

3.6 COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1 Inspección del lugar del accidente

El andén del apeadero de Abaroa-San Miguel en la vía 1, se encuentra adyacente a la vía urbana, estando todo el entorno vallado. La altura desde la cabeza de carril al plano del andén es de 72 cm.

El apeadero de Abaroa-San Miguel se encuentra entre las estaciones de Arrigorriaga y Bidebieta. El tramo en el que se encuentra es una vía recta con pendiente de 0,5 ‰ aunque el lugar del arrollamiento está en vía en curva de radio 364.

El apeadero está dotado con paso superior entre andenes equipado con ascensores y carece de paso entre andenes.

Descripción de la infraestructura y señalización: Bloqueo Automático Banalizado y Control de Tráfico Centralizado.

3.6.2 Registro de velocidad del tren

Del análisis de la memoria estática de la locomotora 269266-3 se desprende que la velocidad del tren en el momento del arrollamiento era de 61 Km. /h.

Según el Cuadro de Velocidades Máximas, el trayecto tiene una velocidad máxima asignada de 70 Km. /h. para trenes de tipo "N" como el involucrado en el accidente.

3.6.3 Otros datos

La visibilidad, aunque de noche, era buena.

La locomotora del tren 50565 (269266) circulaba con la intensidad del foco reducida, tal y como se determina en el artículo 258, en su punto 5º, del Reglamento General de Circulación del año 1992, con sus modificativos números 1 y 2.

3.7 TOMA DE DECLARACIÓN REALIZADA AL MAQUINISTA

En la toma de declaración realizada el 31 de diciembre, el maquinista dijo:

"Al pasar por el apeadero de Abaroa-San Miguel, un grupo de jóvenes atraviesan las vías por detrás de un tren de cercanías, que en ese momento salía del apeadero, y del que presuntamente ellos acababan de descender. Actúo inmediatamente sobre el freno de urgencia, pero al no haber apenas distancia, paso por el lugar sintiendo haber golpeado a alguno de ellos. Una vez detenido informo al



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 065/2007 ocurrido el 29.12.2007

Informe definitivo

C.T.C. de lo ocurrido y seguidamente bajo de la máquina con la linterna y me dirijo hacia atrás para prestar ayuda a las posibles víctimas, encontrándome con dos de los jóvenes que desesperadamente buscaban a sus acompañantes. Tras un rato de búsqueda por debajo del tren, es encontrada en un hueco debajo del andén. Los servicios médicos de la Cruz Roja intentan reanimarla pero no logran hacer nada, ya que el impacto había sido fuerte y se encontraba sin vida. Me pongo a disposición de la autoridad policial presente y miembros responsable de Adif; y tras la llegada del juez y médico forense se realiza la retirada del cadáver, y se permite la continuación del tren hasta Bilbao-Mercancías."

4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

4.1 CONSIDERACIONES

- El lugar donde se produjo el arrollamiento se sitúa en el Apeadero de Abaroa-San Miguel, sito en el punto kilométrico 241,860 de la línea Intermodal Abando Ind. Prieto-Casetas. Es un tramo que discurre en vía doble.
- El apeadero dispone de paso superior entre andenes, pero la persona arrollada y quienes le acompañaban se encontraban cruzando por la vía desde el andén de la vía 2 hacia el andén de la vía 1.
- Se constata, del registro de velocidad de la locomotora 269266-3, que el tren 50565 circulaba a velocidad inferior a la máxima permitida.
- La locomotora del tren 50565 circulaba con el foco reducida la intensidad, tal y como se determina en el Reglamento General de Circulación.
- De la prueba de alcoholemia, se constata que el maquinista se encontraba apto para el desarrollo de sus funciones y su actuación una vez producido el accidente fue correcta.

5. ANÁLISIS DE LAS CONCLUSIONES REALIZADAS POR EL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA Y POR LA EMPRESA FERROVIARIA

En los respectivos informes particulares se incluyen las siguientes conclusiones:

El elaborado por Adif concluye: *"De los hechos descritos y posteriores investigaciones, se deduce que el motivo del accidente fue debido a la imprudencia de la persona arrollada que cruzó las vías por una zona no habilitada para ello y sin comprobar previamente de la proximidad de cualquier circulación."*

El elaborado por Renfe Operadora establece que *"Causas directas e inmediatas del accidente: imprudencia de la víctima al cruzar las vías por un lugar no autorizado, no utilizando los dos pasos superiores que existen en el apeadero de Abaroa-San Miguel."*

Por tanto, ambas conclusiones son coincidentes entre sí en cuanto a la causa del accidente y coherentes con los datos recogidos.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 065/2007 ocurrido el 29.12.2007*

Informe definitivo

6. CONCLUSIONES

Por tanto, vista la descripción de los hechos y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, así como los informes particulares de Adif y de Renfe Operadora, el técnico responsable de la investigación concluye que:

- El accidente tuvo su origen cuando la víctima cruza por la vía, en un lugar no autorizado, al paso del tren nº 50565.

7. RECOMENDACIONES

Se recomienda:

- Potenciar la señalización de advertencia, instando al uso de los pasos habilitados para el cruce de las vías, en todos los andenes de estaciones y apeaderos sin perjuicio de que el viajero deba adoptar las precauciones necesarias al cruzar una vía de ferrocarril.

Madrid, 29 de abril de 2008.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 065/2007 ocurrido el 29.12.2007

Informe definitivo

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0065/2007
OCURRIDO EL DÍA 29.12.2007



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 065/2007 ocurrido el 29.12.2007

Informe definitivo

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 29 de abril de 2008, analizado el expediente del accidente 65/2007, acaecido en el apeadero de Abaroa el 29/12/2007, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador, aceptando como razonable la **recomendación** que figura en el mismo:

Potenciar la señalización de advertencia, instando al uso de los pasos habilitados para el cruce de las vías en todos los andenes de estaciones y apeaderos, sin perjuicio de que el viajero deba adoptar las precauciones necesarias al cruzar una vía de ferrocarril.

Madrid, 29 de abril de 2008